PANAMA...
INFORME DEL SEÑOR
AGUSTIN VELEZ DE J.,..


STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES

INFORME

DEL SEÑOR

AGUSTIN VELEZ de J.,

INSPECTOR DEL PUERTO, JEFE DEL RESGUARDO NACIONAL DE COLON

A S. S. EL MINISTRO DE HACIENDA

DE LA

REPUBLICA DE COLOMBIA

EN EL AÑO DE 1891



PANAMA
IMPRENTA *FLORENTINO MORA.*
CARRERA DE RICAURTE
1892

INFORME

DEL SEÑOR

AGUSTIN VELEZ de J.,

INSPECTOR DEL PUERTO, JEFE DEL RESGUARDO NACIONAL DE COLON

A S. S. EL MINISTRO DE HACIENDA

DE LA

REPUBLICA DE COLOMBIA

EN EL AÑO DE 1891

PANAMA
IMPRENTA *FLORENTINO MORA*
CARRERA DE RICAURTE
1892

INFORME

DEL SEÑOR AGUSTIN VELEZ de J.,

INSPECTOR DEL PUERTO, JEFE DEL RESGUARDO NACIONAL DE COLÓN,

á S. S. el Ministro de Hacienda

DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA, EN EL AÑO DE 1891.

---

*República de Colombia.—Departamento **Nacional de Panamá.—Inspección** del Puerto y Jefatura del Resguardo Nacional.—Colón,* 31 *de Diciembre de* 1891.

A S. S.ª EL MINISTRO DE HACIENDA.

BOGOTÁ.

En acatamiento á lo dispuesto en el artículo 16 del Decreto número 521 de 1887 (de 8 de Agosto) cumplo con el deber de rendiros un informe del movimiento de este puerto y el de Bocas del Toro en el año que termina.

MOVIMIENTO EXTERIOR DE BUQUES.

Como se verá por el Cuadro marcado con el número 1.°, han entrado en este puerto 345 naves con 517,321 toneladas de registro y 19,100 tripulantes.

Han salido 348 naves, con 529,766 toneladas de registro y 20,292 tripulantes.

El Cuadro marcado con el número 2 representa el movimiento costanero habido en todo el presente año.

PASAJEROS.

Han entrado de tránsito para el Pacífico........	2,475
De tránsito para el Atlántico........	2,797
Han entrado en el Departamento..................	5,536
Han salido del Departamento.....................	7,381

CUADRO 1.°

MOVIMIENTO exterior de entradas y salidas de buques del puerto de Colón, durante el año de 1891.

MESES.	EMBARCACIONES.											
	HAN ENTRADO.						HAN SALIDO.					
	DE VELA.			DE VAPOR.			DE VELA.			DE VAPOR.		
	Números.	Toneladas de registro.	Tripulantes.	Números.	Toneladas de registro.	Tripulantes.	Números.	Toneladas de registro.	Tripulantes.	Números.	Toneladas de registro.	Tripulantes.
Enero	3	2,070	19	24	43,348	1,705	6	1,560	42	25	45,699	1,739
Febrero	4	2,275	30	22	32,295	565	3	1,135	20	22	43,642	1,661
Marzo	7	2,667	52	28	48,505	1,926	6	2,331	43	26	43,781	1,653
Abril	5	1,874	33	30	47,467	1,779	3	306	16	28	47,725	1,791
Mayo	2	312	12	21	41,976	1,516	5	2,519	49	24	41,614	1,653
Junio	6	554	34	25	35,191	1,674	6	529	36	23	42,252	1,659
Julio	4	475	24	20	38,002	1,494	7	692	35	22	40,756	1,621
Agosto	6	302	26	25	43,918	1,568	4	223	17	23	40,458	1,551
Septiembre	4	797	25	22	39,873	1,537	4	664	24	24	41,643	1,570
Octubre	7	835	47	23	44,992	1,607	5	614	31	23	40,337	1,585
Noviembre	4	1,921	30	24	39,047	1,537	5	866	37	24	42,892	1,717
Diciembre	4	475	26	25	48,150	1,834	5	1,921	36	25	45,607	1,706
Totales	56	14,557	358	289	502,764	18,742	59	13,360	386	289	516,406	19,906

CUADRO 2.°

MOVIMIENTO COSTANERO DE BUQUES.

HAN ENTRADO.

NÚMERO.	TONELADAS DE REGISTRO.	TRIPULANTES.	PASAJEROS.	BULTOS.	FRUTOS DEL PAÍS. KILOGRAMOS.
174	2,582	523	269	54,474	497,444

HAN SALIDO.

NÚMERO.	TONELADAS DE REGISTRO.	TRIPULANTES.	PASAJEROS.	MERCANCÍAS. BULTOS.	MERCANCÍAS. KILOGRAMOS.	VALOR EN MONEDA DE 0.835.
177	2,329	511	390	24,389	264,932	$ 68,923
Además, hay que agregar, dejado por buques que hacen el comercio exterior y que han tocado en puertos de la costa, (dato que no figura en el cuadro de exportación) lo siguiente				7,321	127,418	12,214
Total				31.710	392,350	$ 81,137

La mayor parte de estas exportaciones ha sido hecha para Portobelo y Bocas del Toro.

IMPORTACIONES.

DESTINO.	BULTOS.	KILO-GRAMOS.	CLASE DE MONEDA. ORO	TOTALES. BULTOS.	KILO-GRAMOS.	CLASE DE MONEDA.	
Mercancías de tránsito para el Pacífico				915,290	109.616,000		
Con destino á Panamá				153,846	9.515,800	$ 1.920,797	Oro (1)
Oro acuñado					22	„ 15,090	Oro
Con destino á Colón	192,060	11.960,000	986,244				
Carbón de piedra		34.228,627	103,745				
Madera, (pies) 1.229,428		1.229,428	21,344	192,060	47.418,055	„ 1.111,333	Oro
Oro acuñado					18	12,950	Oro
Productos del país procedentes de Cartagena y Sabanilla, valor en Billetes nacionales				8,918	551,002	„ 75,742	Billetes Nacionales.
Plata acuñada nacional, procedente de Cartagena y Barranquilla					3.350	„ 135.913	Plata acuñada

(1) El valor total de esta mercancía, comprende no solamente la introducida por el Atlántico, sino también la que ha venido directamente por el Pacífico, con destino á Panamá.

Del valor total de ella, corresponde:

A la *Pacific Mail S. S. Co.* .... $ 112,307.00
A la Compañía del Ferrocarril de Panamá 1,149.00

Como verá S. S.ª por la demostración anterior, la importación extranjera para el consumo directo de este puerto, ha sido de 192,060 bultos con un peso de 49.531,428 kilogramos, por valor de $ 1.111,333 en oro y $ 12,950 oro acuñado.

De la suma total del importe de esas mercaderías corresponden:

Al Comercio........................		$ 893,356
A la C.ª del Ferrocarril..............	$ 140,850	
A la *Pacific Mail*......................	74,516	
A la C.ª del Canal....................	2,611	217,977
Total.................................		$ 1.111,333

Del valor total de esta importación, corresponden á los Estados Unidos de América $415,411, viniendo ellos solos á llenar cerca de la mitad de las importaciones extranjeras.

Toda la cantidad de carbón de piedra que se ha introducido ha sido de los Estados Unidos, y se ha hecho así:

Para la C.ª del Ferrocarril............	K.	10.450,724
Para la *Pacific Mail*....................		23.757,900

Esta última destina ese carbón al consumo de sus vapores en el Pacífico.

Esta importación hecha en una época en que las obras del canal se habían suspendido por completo, da una medida bastante exacta de la importancia que tendría la explotación de ese mineral, que vendría á ser una fuente de riqueza para Colombia, por los valiosos yacimientos que posée.

FACTURAS CONSULARES.

La importación de las mercaderías extranjeras ha venido representada así:

EL COMERCIO.

561	facturas hasta de 4 bultos, á $ 4 c/u.	$ 2,244
1,047	facturas de más de 4 bultos, á $ 8 c/u.	8,376
	COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE PANAMÁ.	
56	facturas de más de 4 bultos.	
6	facturas hasta de 4 bultos.	
	COMPAÑÍA DE LA "PACIFIC MAIL."	
40	facturas de más de 4 bultos.	
5	facturas hasta de 4 bultos.	
	COMPAÑÍA DEL CANAL.	
2	facturas de más de 4 bultos.	
1	factura hasta de 4 bultos.	
1,718		$ 10,620

Como podréis ver en la anterior demostración, las tres Compañías ya citadas han introducido 98 facturas de más de 4 bultos, que equivalen á $ 784 y 12 hasta de 4, que representan $ 48; sumas que no han abonado por la certificación consular, en virtud de exención que el Gobierno les ha concedido por contratos anteriores.

MULTAS

El artículo 7.° del Decreto 521 de 1887 (8 de Agosto) prevenía la imposición inmediata de una multa por la falta de cumplimiento en la presentación de la factura consular, según lo prescrito en la Ley 107 de 1887, lo cual era algo gravoso para el comercio; y para obviar esta dificultad solicité, de S. S.ª el Gobernador del Departamento, una medida conciliatoria á este respecto, lo que dió lugar á la resolución de ese Ministerio, número 17,349, de 16 de Diciembre de 1889, pór la cual se autorizaba á S. S.ª el Gobernador para conceder plazos por el término que estimara necesario, según

las circunstancias, y los cuales no podrían exceder de noventa días, para la presentación de dichas facturas.

Se han concedido plazos para presentar facturas en el presente año, á cincuenta y nueve comerciantes.

Por falta de cumplimiento á la resolución citada se han impuesto multas á once introductores, siete por valor de $ 16 cada una y cuatro por valor de $ 32 cada una, lo que da un total de $ 240.

Las resoluciones en que se imponían dichas multas fueron comunicadas oportunamente al señor Administrador de Hacienda de la Provincia, para el cobro de ellas, quedando seis obligaciones que vencen el año próximo de 1892.

Como se nota, á pesar de los buenos deseos del Gobierno á favor de los introductores, ha habido, de parte de algunos de éstos, cierta negligencia ó abandono.

PERSONAL DE LA OFICINA.

El personal subalterno de esta oficina, que se componía de once empleados mal remunerados, aquí donde la vida es tan cara, y causando al mismo tiempo fuertes gastos al Tesoro, dió margen á mi nota número 100, de 21 de Septiembre de 1888, dirigida á S. S.ª el Gobernador del Departamento, pidiéndole la reducción de esos empleados y el aumento relativo de los sueldos. Concedido que fué lo solicitado, el servicio mejoró notablemente, los empleados quedaron satisfechos y el Gobierno ha ahorrado hasta hoy como $ 4,000.

SOBORDOS.

La copia de éstos, que se presentaba en los puertos francos sin los requisitos que exige el punto 3.° del artículo 22 de la Ley 110 de 1888, dió lugar á discusiones con una Agencia de Vapores aquí establecida, lo cual motivó la consulta hecha á ese Ministerio y la consiguiente resolución de fecha 13 de Junio de 1891.

Hoy ya se lleva esa formalidad, de presentar cada hoja de los sobordos con una estampilla de 3.ª clase, como lo manda la ley, lo que le reporta anualmente al Gobierno, en los puertos francos del Departamento, una suma como de $ 1.200.

PUERTOS EN DONDE HACEN FALTA AGENTES CONSULARES DE LA REPÚBLICA.

Limón, Bluefield, Baltimore, Norfolk, Pascagaula, Mobila, Filadelfia, Liverpool, N. S., Halifax N. S. y Pointe-à-Pitre.

El contínuo comercio de esos puertos con esta plaza y la de Bocas del Toro, hace ya necesario el nombramiento de dichos agentes.

NAUFRAGIOS.

Sólo hay que lamentar en el presente año el del vapor de la Mala Real inglesa, *Moselle*, de 1,875 toneladas de registro.

En cumplimiento del deber que me impone el artículo 408 del Código Fiscal de la Nación, levanté la información sumaria correspondiente, en averiguación de las causas que habían originado el naufragio. De ellas resulta, que el vapor salió de Puerto Limón como á las cuatro de la tarde del día 28 de Octubre de este año y como á las cuatro y media de la mañana del 29 encalló en un arrecife situado entre el puerto de Colón y el de Chagres, frente á la punta denominada "Naranjito," á media milla poco más ó menos de la costa. La tripulación constaba de 106 individuos, inclusive el Capitán y cincuenta y dos pasajeros.

El buque se perdió por completo, pero no hubo más desgracias personales que la del Capitán, quien en los momentos en que iba como nadando para tierra, fue envuelto por una marejada y no volvió á aparecer.

Casi todos los declarantes están contestes en asegurar que á la hora del peligro no hubo ninguna voz de mando que dictara disposiciones para salvarse, y que la mayor parte de los tripulantes fueron los primeros en ocurrir á los botes, para ganar tierra, olvidando por completo á los pasajeros, quienes viendo el riesgo que corrían, resolvieron echar al agua unos botes, que aún permanecían izados, y embarcarse para escapar en ellos.

Profunda sensación ha causado la pérdida de ese buque, sobre todo en un punto tan conocido por los prácticos, como ese, y más aún, el extraño comportamiento del Capitán y los oficiales en el momento supremo de la crisis.

Todos los años, durante los meses de Noviembre y Diciembre, soplan en esta bahía fuertes vientos del Norte que ponen en grave peligro las embarcaciones menores. Se ha observado que cada seis años, por el mismo tiempo, hay algún gran temporal que causa

daños inmensos á los muelles aquí establecidos y muchos naufragios. En 1873, 1879 y 1885 los hubo, naufragando en este último año veinte buques de vela, donde perecieron cuarenta personas más ó menos, á la vista de la población, sin que fuera posible prestarles auxilio alguno, por lo borrascoso del mar.

En este año no ha habido ninguno; pero se teme todavía su realización.

OBSERVACIONES CONCERNIENTES Á VARIOS ARTÍCULOS DE IMPORTACIÓN QUE PUEDEN PRODUCIRSE Ó FABRICARSE EN EL DEPARTAMENTO.

DESTINO.	Clase de artículos	Kilogramos.	Totales.
Bocas del Toro...............	Azúcar ref.	2,448	
Colón..........................	Azúcar ref.	146,776	149,224
Bocas del Toro...............	Azúcar parda.	9,959	
Colón..........................	Azúcar parda.	88,354	98,313
Bocas del Toro...............	Jabón.	14,377	
Colón..........................	Jabón.	261,933	276,310
Bocas del Toro...............	Pescado.	3,471	
Colón..........................	Pescado.	352,279	355,750

En el cuadro que precede se verán las cantidades de azúcar refinada y parda, jabón y pescado, que se introdujeron en el presente año en los puertos de Bocas del Toro y Colón.

La incuria de nuestros pueblos es intolerable en todo lo que se refiere á agricultura é industria. El istmo, con costas en ambos mares y con extensos y feracísimos terrenos, no produce siquiera lo necesario para su propio consumo.

Azúcar.—De este artículo no se produce una sola libra en el Departamento, trayéndose del exterior todo el que se consume.

Jabón.—Si no me equivoco, creo que en el resto de la República no se introduce ya una sola caja de este artículo, porque en muchas partes existen fábricas de alguna significación.

Según datos oficiales, en todo el año de 1890 se han beneficiado en este Departamento 20,716 reses.

Por término medio, cada res de estas produce 6 kilogramos de sebo, de modo que el producto de este último equivaldría á 124,000 kilogramos y como cada 100 kilogramos de sebo producen 150 kilogramos de jabón, resulta que podríamos fabricar al año 186,000 kilogramos de este último artículo.

Pescado.—Es muy poca la cantidad que se extrae de nuestros mares, á pesar de que son innumerables y de muy buena condición los peces que los pueblan.

Á pesar de lo abrumadoras que son estas verdades, que tienen toda la elocuencia de los números, nada hacemos para evitar que los extraños se apoderen de nuestros mercados, matando así nuestras industrias.

En Alemania se nos cierra el mercado del tabaco, en Jamaica *se inventa la cuarentena* para nuestros ganados, y en los Estados Unidos de América, una de las naciones más ricas de la tierra, se da el *Bill* para protejer su industria.

Entre tanto, ¿nosotros qué hacemos? Nada, sinó ofrecer todo lo que tenemos por un plato de lentejas.

Ya es tiempo de que el Gobierno fije seriamente su atención en esto, para que trate de poner pronto y eficaz remedio al mal.

EXPORTACIONES.

DESTINO.	BULTOS.	KILO-GRAMOS.	VALOR.	TOTALES. BULTOS.	TOTALES. KILO-GRAMOS.	TOTALES. CLASE DE MONEDA.
Exportación de tránsito......				983,870	73.095,000	
Exportación del Departamento de Panamá hecha por el puerto de Colón:						
Guincos......................	333,000	11.539,000	$ 133,356			
Caucho......................	2,450	161,521	177,663			
Carey......................	57	4,172	33,376			
Bálsamo de copaiba..........	376	17,352	17,000			
Broza mineral.............	77	5,153	200			
Pieles de venado...........	463	27,781	13,890			
Zarzaparrilla (raíz)...........	493	73,745	29,498			
Cobre viejo...............	131	18,223	1,822			
Taguas....................	11,833	1.059,719	13,767			
Cuernos y huesos de res......	297	23,000	230			
Café......................	304	20,150	11,082			
Jengibre....................	20	1,026	60			
Cacao....................	28	1,611	483			
Concha de nácar............	1,409	100,332	40,132			
Perlas finas..............	4	28	22,034			
Tortugas....................	50	950	200			
Pájaros disecados............	11	128	189			
Ipecacuana (raíz)............	18	522	1,357			
Miscelánea..................	288	25,137	1,790			
Oro en polvo................		8	30,325			
Cocos (935,299)..............		666,345	16,650			
Cueros de res (27,119)........		261,602	68,016			
Pasan.................	351,309	14.007,505	$ 613,120	983,870	73.095,000	

(Continuación.)

DESTINO.	BULTOS.	KILO-GRAMOS.	VALOR.	TOTALES. BULTOS.	TOTALES. KILO-GRAMOS.	TOTALES. VALOR.	TOTALES. CLASE DE MONEDA
Vienen	351,309	14.007,505	$(*)619,120	983,870	73.095,000		
Caoba		4.581,700	114,525				
Cedro		249,000	12,450				
Mora		451,000	3,608				
Cocobolo		1.458,300	23,328				
Metales viejos		328,000	2,296	351,309	21.075,505	$ 775,327	0,835
Oro acuñado					244	163,075	Oro acuñado.
Plata acuñada					14,500	577,799	0,835 y 0,900
Mercancías para el exterior				7,916	166,435	51,497	0,835
Mercancías para Cartagena y Sabanilla, según factura certificada por el Agente Postal Nacional de Colón				2,902	102,170	25,590	0,835
Mercancías llevadas por pacotilleros á Cartagena y Sabanilla, cálculo aproximado						100,000	0,835
Mercancías exportadas por el Puerto de Panamá para Buenaventura y Tumaco, según factutas certificadas por el Administrador general de Hacienda				13,274	349,390	178,148	0,835
Plata acuñada					72	2,640	0,835 y 0,900
Totales generales				1.359,271	94.803,316	$ 1.874,076	

(*) La diferencia entre esta suma y la que pasa del cuadro anterior proviene de la partida de 30,325 que debe ser 36,325.

BANANO.

Hace como 18 años que se exporta el banano de Colón, procedente de la línea del Ferrocarril. Hoy día se puede decir que tiene absorbida esa exportación la *Aspinwall Fruit C.°* (*Limited.*)

Se nota que la exportación no aumenta, aunque la del presente año ha sido una de las mejores en estos últimos tiempos; pero parece que esta compañía tiene un consumo reducido en Nueva York.

Es tal la abundancia de este artículo en la línea del Ferrocarril, que, por lo regular, el que puede venir por la vía acuática, en pequeñas embarcaciones, se cotiza en este mercado á 0,5 y 10 centavos el racimo y á este precio pueden conseguirse grandes cantidades.

Se podría exportar el doble ó triple; pero debido á los ocho ó nueve días que se emplean en el viaje, se pierde como el 50 %, lo que no resultaría si fueran solamente cuatro ó cinco dias.

Este guineo de la línea no puede competir con el de Bocas del Toro, Bluefield, Jamaica y otros puntos: primero, por el aumento de distancia; y segundo, por la inferioridad del fruto, que es muy pequeño y el racimo poco numeroso.

Hoy mismo el negocio no presenta fases muy halagadoras para los colombianos, sobre todo por estar nuestros puertos á mayor distancia que los de otros países productores de este artículo, y porque el consumo solo se limita á los meses de Febrero, Marzo, Abril y Mayo, pues sufre muchas fluctuaciones en los otros meses por la cosecha de frutos de los Estados Unidos.

En mi humilde concepto, mientras no se establezcan en estos países evaporadoras para la desecación de esos frutos, y se fabrique la harina de los mismos, el problema de su consumo no está resuelto.

Llevada á efecto la desecación, se tendría el mercado completo de los Estados Unidos y el de toda la Europa, de modo que habría un radio de consumo inmenso.

Debido á la benevolencia del señor Tracy Robinson, Vicecónsul de los Estados Unidos de América, tengo algunos datos que considero de mucha utilidad y que verá S. S.ª en el cuadro que acompaño.

Puede apreciar S. S.ª con la comparación establecida en dicho análisis, la semejanza que existe entre la harina del banano y las del trigo y del maíz:

ANÁLISIS COMPARATIVO DE LA HARINA DE GUINEOS PRACTICADO POR EL PROFESOR A. WYNTER BLYTH, ANALIZADOR PÚBLICO &., &.

Londres, Junio 22 de 1891.

GUINEO.		Sagú.	Harina de maíz.	Harina de trigo.
Agua	8,05	13	11,09	15,08
Albúmina y dextrina solubles	4,45			
Almidón	82,57	78.06	85,30	81,60
Albuminóides	2,28	2.57	2.37	2,11
Grasa	77			25
Ceniza	1,88	53	43	35

He visto muestras del banano desecado y de la harina, procedentes de New York, que nada dejan que desear, y puedo casi asegurar que las empresas que se dediquen á estas nuevas industrias obtendrán positivas ganancias.

Se han hecho cuidadosas observaciones para averiguar la pérdida del peso en la evaporación y se ha visto que mientras la manzana produce solamente un 12 %, el guineo da un 25 % sin la cáscara ó corteza, con diferencia de una pequeña fracción.

Con un capital suscrito de $ 5,000, repartido en cien acciones de $ 50 cada una, se formó legalmente en West Virginia (EE. UU. del Norte) el 1.° de Octubre del presente año, una compañía anónima (*The Banana Ford Company*,) cuya principal oficina y lugar de negocios será la ciudad de New York, con una sucursal en Colón.

El objeto de esta asociación es la desecación de varias frutas tropicales, como el guineo, el plátano, el coco, etc., para venderlas aquí y exportarlas á los mercados extranjeros.

Han conseguido los socios, además, el privilegio de poder colocar acciones adicionales hasta la concurrencia de $ 75,000

Como un acto de justicia, debe citarse el nombre del señor Tracy Robinson, quien ha sido, puede decirse, el genitor de esta compañía, que si llega á establecerse, abrirá, sin duda, las puertas de nuevos horizontes á nuestra decaída industria nacional.

BOCAS DEL TORO.

Esta comarca, situada en la bahía del Almirante, considerada como una de las más bellas del mundo; donde pueden anclar los buques de mayor calado; pudiendo darle abrigo á todas las escuadras del universo sin riesgo alguno; por su espléndida y abundante vegetación, lo fértil de su suelo y la laboriosidad de sus habitantes, está llamada, en día no lejano, á un envidiable porvenir.

Recientemente, de acuerdo con las leyes de Nueva Jersey, en los Estados Unidos de Norte América, se ha formado una compañía (*The Chiriquí Trading Co.*,) con el objeto de explotar el camino carretero abierto de Bocas del Toro á David, Provincia de Chiriquí. Uno de los negocios que se propone explotar la compañía es la compra de ganados chiricanos, para lo cual piensa establecer prontamente un vapor que haga la carrera de New York á Bocas del Toro, y de allí á Puerto Limón, con ganado, regresando de allí á la Laguna de Chiriquí, donde embarcará productos naturales del país con destino á Estados Unidos.

Ojalá que esto se llevara á la práctica, cuanto antes, pues sería el principio de una era de verdadera felicidad y de progreso.

CUADRO 3.°

MOVIMIENTO exterior de entradas y salidas de buques en el puerto de Bocas del Toro, durante el año de 1891.

MESES.	EMBARCACIONES.											
	HAN ENTRADO.						HAN SALIDO.					
	DE VELA.			DE VAPOR.			DE VELA.			DE VAPOR.		
	Números.	Toneladas de registro.	Tripulantes.	Números.	Toneladas de registro.	Tripulantes.	Números.	Toneladas de registro.	Tripulantes.	Números.	Toneladas de registro.	Tripulantes.
Enero	6	147	24	5	2,434	88	5	172	22	5	3,151	94
Febrero	9	260	43	4	2,245	67	7	170	34	5	2,424	81
Marzo	1	146	6	4	1,809	80	1	146	6	4	2,020	78
Abril	1	138	7	7	3,167	140	1	20	4	6	3,215	123
Mayo	2	45	9	9	4,173	173	5	222	19	9	4,205	168
Junio	11	488	48	5	2,552	100	12	492	53	7	3,292	138
Julio	8	357	40	3	1,070	55	10	390	52	2	791	41
Agosto	3	226	17	2	791	41	3	115	14	3	1,070	55
Septiembre	2	208	12	4	1,546	58	3	369	22	3	1,132	44
Octubre	4	475	18	1	414	14	3	414	18	2	828	28
Noviembre	1	19	5	3	1,103	41	1	19	5	1	414	14
Diciembre	12	568	60	7	3,131	131	8	265	39	8	3,161	136
Totales	60	3,077	289	54	24,435	988	59	2,794	288	55	25,703	1,000

MOVIMIENTO DE BUQUES.

Según el cuadro número 3 que precede, verá S. S.ª que han entrado en ese puerto ciento catorce naves con 27,512 toneladas de registro y 1,277 tripulantes; y que han salido 114, con 28,497 toneladas de registro y 1,288 tripulantes.

PASAJEROS.

Han entrado en la comarca 331 y han salido 39.

IMPORTACIONES.

Se han importado en mercaderías extranjeras:

BULTOS.	Kilogramos.	Valor en oro.	Valor en moneda de 0,835 al 50 por $
25,791	1.277,589	$ 93,526	$ 140,289

De esta importación, corresponde á los Estados Unidos de América, $ 37,904; á Francia, $ 23,506; á Alemania, $ 20,430; y á Inglaterra, $ 11,686, oro.

EXPORTACIONES.

	Bultos.	Kilogramos.	Valor en moneda de 0,835.
Racimos de guineo...........	433,703	13.011,000	$ 216,000
Cocos (740.041)............		636,435	18,501
Zarzaparrilla..............	159	12,496	6,248
Pieles de venado............	17	445	222
Caucho....................	45	3,674	4,041
Carey......................	20	860	6,880
Total......................	433,944	13.664,910	$ 251,892

Como lo demuestra el anterior cuadro, la exportación ha superado en todo el presente año á la importación en 408,153 bultos con 12.387,321 kilogramos y $ 111,603 moneda de 0,835 milésimos.

No puede ser, pues, más halagadora la situación comercial de esta comarca, pues aun suponiendo que del movimiento costanero de este puerto con ella,—cuyo valor de exportación á la costa asciende á $ 81,137,—hubieran sido destinadas á ese lugar mercancías por valor de $ 20,000, siempre quedaría un sobrante de $ 91,603, moneda de 0,835, en favor de la exportación.

Esto sin tener en cuenta la gran cantidad de frutos que vienen de allá para ser exportados directamente por este puerto.

FACTURAS CONSULARES.

La importación de las mercancías de esta comarca, ha venido representada en ochenta y seis facturas, de más de cuatro bultos, que á $ 8.00 cada una, son $ 688.

FRUTOS.

El principal artículo de exportación de esta comarca es el guineo ó banano, el cual ha tomado incremento de tres años á esta parte, debido al impulso dado por el señor L. H. Heine, súbdito alemán, que fue quien inició esa industria. Este artículo no tiene competencia en su género, ya por lo azucarado de su fruto, ya por la exuberancia del racimo.

EMPLEADO.

El Inspector de este puerto, señor Donaldo Velasco, ha sido un buen colaborador de esta oficina y ha sabido cumplir con su deber hasta ahora.

RESUMEN

de las importaciones y exportaciones habidas en el Departamento de Panamá, durante el año de 1891.

IMPORTACIONES.

DESTINO.	BULTOS.	KILO-GRAMOS.	VALOR.	CLASE DE MONEDA.	VALOR en moneda de 0,835	OBSER-VACIONES.
De tránsito...........	915,290	109.616,000				
Mercancías extranjeras	371,697	58.211,444	$ 3.125,656	Oro.	$ 4.688.484 00	Al 50% de premio, término medio.
Productos del país.....	8,918	551.002	75.742	Billetes nacionales.	56,806 50	Al 25% de descuento, término medio á que ha estado el Billete nacional.
	380,615	58.762,446			$ 4.745.290 50	
Oro acuñado..........		40	28,040	Oro.		
Plata acuñada procedente de puertos colombianos..........		3.350	135.913	0.835 y 0.000		

EXPORTACIONES.

DESTINO.	BULTOS.	KILO-GRAMOS.	VALOR.	CLASE DE MONEDA.	VALOR en moneda de 0,835
De tránsito..........................	983,870	73.095.000			
Frutos del país......................	785,253	34.740,415	$ 1.027,219	0,835	
Mercancías para el exterior..........	7,916	166,435	51.497	0,835	
Mercancías para puertos colombianos..	16,176	451.560	303.738	0,835	
	809,345	35.358,410			$ 1.382,454
Oro acuñado..........................		244	163,065	Oro.	
Plata acuñada........................		14.572	580,405	0,835 y 0,900	

Como tendrá ocasión de ver S. S.ª, por la demostración que precede, hay una diferencia en contra de las exportaciones de $ 3.362,836.50, moneda de 0,835; de $ 135,025.00, en oro acuñado y de $ 454,492.00 en plata acuñada, que hace palpar de una manera desconsoladora la crítica situación del Departamento.

Del total de las importaciones de mercancías, cuyo valor es de $ 3.125,656.00 oro, corresponden á las compañías de la *Pacific Mail S. S. Co., Ferrocarril de Panamá* y *Canal Interoceánico,* $ 331,433.00 oro (véanse las páginas 5 y 6) de modo que queda una diferencia de $ 2.794,233.00 introducida por el comercio; que si en estos puertos (Panamá, Colón y Bocas del Toro) hubiera Aduanas, habrían tenido que pagar por derechos, $ 1.676,533.80 ó sea el 60%, que comprende, según el cálculo hecho, entre el valor total de las importaciones en las Aduanas de la República en el año de 1889, y el valor de los derechos causados.

Bocas del Toro con una población de 5,250 habitantes exportó, en todo el presente año, productos del país, por valor de $ 251,892, y todo el resto del Departamento, con 215,302 habitantes, solo alcanzó á la exigua suma de $ 775,327 (véanse las páginas 12, 13 y 18.)

Esto no necesita comentarios.

Á pesar de la crítica situación del istmo, que contrista el alma, nos halaga la esperanza de que con los medios protectores de la industria, que ya ha puesto en práctica el Gobierno,—el impuesto sobre algunos artículos, como la sal, el tabaco y los licores,—mejore la agricultura en este Departamento.

Según correspondencias publicadas en *El Observador* y en *El Cronista,* de Panamá, se han sembrado durante el año actual: 120,000 matas de café, 80,000 matas de caucho y 30,000 matas de cacao.

Debido al ensanche del cultivo de la caña de azúcar, se han exportado del interior del Departamento 16,000 damajuanas de aguardiente de caña, de á cinco galones cada una. En Emperador, punto de la línea del Ferrocarril, se ha establecido una finca de caña de azúcar. La maquinaria tiene una potencia de veinte y dos caballos de fuerza, movida por vapor. En Portobelo hay varias fincas de guineo con 120,000 matas, y se calcula que á mediados del año próximo se podrán exportar diez mil racimos mensuales. Según las matas que piensa sembrar la *Sociedad Agrícola de Panamá,* y las que hay en proyecto entre los habitantes del pueblo, se calcula que habrá un total, á fines de 1892, de trescientas mil bananeras, Estimando el mínimum de producción en un 10%, podrán exportarse

treinta mil racimos por mes, cuyo valor medio puede estimarse en $ 15,000, considerando cada racimo vendido en 50 ¢.

Durante mucho tiempo reinó aquí una especie de rebeldía en todo lo que se relacionaba con el cumplimiento de la ley, de la cual se hacía por completo caso omiso.

Los Capitanes de buques, las Agencias establecidas, con muy raras excepciones, rehusaban el cumplimiento de los deberes que les correspondían.

Los datos para la formación de la estadística eran de difícil adquisición. y últimamente se han conseguido á fuerza de muchísimo trabajo, á pesar de todo el empeño que ha puesto el infrascrito en procurárselos, y de todas las facilidades que presentaba á aquellos que estaban en la obligación de darlos.

Los extranjeros, salvo algunas excepciones, son obedientes á la ley; pero, aunque cause profundo dolor esta verdad, algunos nacionales, es decir, los que debían ser más celosos con ella, eran los primeros en desvirtuarla, ó por lo menos en tratar de hacerlo.

Hoy día, Dios mediante, y después de sostenida lucha, al fin he conseguido que la ley sea respetada, y que los transgresores se inclinen ante ella.

Por considerar de utilidad general, me permito agregar á este informe una relación completa de los artículos gravados, monopolizados y de prohibida importación en el Departamento.

Héla aquí:

Artículos gravados.

	Gravamen por peso bruto en kilogramos.
Cigarrillos y picadura para éstos..................	$ 0,94
Carnes en salmuera ó salazón, conocidas con los nombres de carne del Norte, puerco del Norte, carnes saladas, lenguas preparadas y carnes ahumadas............	0,05
(Exceptúanse de tal gravamen, los jamones y salchichones que se importen, así como también las carnes, aves, etc., en latas, cuyo peso no exceda de un kilogramo cada una.)	
* Tabaco en rama y el manufacturado en marqueta, para mascar ó fumar, con el nombre de *breva*...........	0,10

Artículos gravados.

	Gravamen por peso bruto en kilogramos.
* Tabaco elaborado en cigarros.....................	$ 0,20
* Tabaco *Caporal*, *Civette* y cualquiera otra clase que venga picado ó en hebra, para mascar ó fumar en pipas.	0,40
* Sal en bultos....................................	0,02½
* Sal á granel.....................................	0,03
* Los licores ó bebidas espirituosas como brandy, ron, ginebra, whiskey, rosolí ó mistelas, los vinos ordinarios ó finos, conocidos con los nombres de dulce, seco, málaga, champaña, espumante, y todos los demás que no estén comprendidos en la presente relación, y los licores condensados para hacer éstos, en proporciones respectivas á los anteriores..................................	0,10
* Vino tinto ó de Burdeos.........................	0,02
* Los amargos y aperitivos de cualquier nombre ó calidad que sean, quedando asimilados, para los objetos del impuesto, al licor conocido con el nombre de *Angostura Bitters*..	0,10
* La cerveza, gengibre, champaña de cidra y toda bebida fermentada no gravada......................... ...	0,02
* El agua de soda, las limonadas ó cualquiera otra bebida gaseosa no gravada especialmente................	0,01
* Alcohol hasta de 40 grados Cartier................	0,25

El de mayor grado pagará un aumento proporcional.

Se exceptúan del pago del impuesto, las aguas minerales y los elíxires y vinos medicinales patentados, cuando vengan en los envases especiales acostumbrados en las droguerías.

También se exceptúan del pago del impuesto de introducción los artículos que se introduzcan directamente para los Hospitales de Caridad y demás establecimientos de Beneficencia, establecidos ó que se establezcan en el Departamento, para el servicio exclusivo de ellos, así como los vinos que importe la Autoridad Eclesiástica para el servicio divino; para lo cual se solicitará previamente de la Gobernación la exención del pago del impuesto.

Los introductores de los artículos gravados, que dejo marcados con un asterisco en la anterior relación, están en el deber de presentar, en las respectivas Administraciones de Hacienda, dos días después del arribo de los buques, una declaración jurada del total de dichos artículos, con pormenor de marcas, números, espe-

cies, cantidad y peso de los bultos. Los introductores que omitieren esta formalidad, quedan incursos, de hecho, en una multa equivalente al 5% del valor de la respectiva liquidación.

Artículos monopolizados.

El opio y el hielo.

Artículos de prohibida importación.

El petróleo de menos de 150 grados;

Las cédulas ó billetes de loterías extranjeras ó nacionales y los anuncios ó avisos de cualquiera lotería que no sea la de Panamá;

Bastones, paraguas etc., en donde esté oculto á la vista el estoque-puñal ó aparato con que se pueda herir ó hacer daño á las personas;

Cañones de artillería de cualquier forma ó clase, ametralladoras de cualquier forma, rifles, carabinas y demás armas de precisión;

Espadas, sable-espadas, sables y lanzas de caballería, cápsulas, balas, granadas y otros proyectiles propios para las armas de fuego mencionadas;

Rifles, fusiles, *chopos*, escopetas y otras armas de guerra que no sean especial y necesariamente adecuadas para la caza;

Cartucheras, tahalíes y toda clase de fornituras propias para soldados;

Y en general, todo instrumento, aparato ú objeto que no siendo naturalmente para la defensa individual, sea por su naturaleza y objeto adecuado para la guerra ó el armamento ó equipo de tropa; y

La moneda falsa y la de ley inferior á la de 0,835 milésimos; los aparatos para fabricar monedas y el gas nitroglicerina.

El cobro de algunos de estos artículos gravados no tendrá efecto sino desde el 1.° de Marzo próximo.

GOLFO DE SAN BLAS.

PUERTOS.

Los principales son: Chucumbalí, Cardí, Río Cidra, Río de Azúcar, Río Diablo, Playón Grande, Río de Perro, Playón chico, Río Mone, Isla de Paloma, Aguiligandí, Napagandí, Río Banana, Río Mosquito, Putugandí, Sasardí, Caledonia, Carreto, Esmachicuna, Armila, Pala y Cabo Tiburón.

GOBIERNO.

Cada caserío tiene su cacique: pero hoy consideran como Jefe Superior al de Sasardí, al cual le rinden vasallaje. Son muy sumisos y respetuosos con cada uno de sus caciques.

Todos los años celebran un congreso variando cada año el lugar de reunión entre los diferentes pueblos.

Cuando tienen que consultar algún asunto de trascendencia, lo hacen en Río Diablo, por considerarlo el punto más importante. Cada población tiene su *Ina, Tulete, Mila y Arzoguete*, palabras con que representan ellos al médico ó curandero, adivino y sacerdote de cada tribu.

COSTUMBRES.

Sus fiestas principales en el hogar son: al tercer día de haber venido al mundo un niño, cuando le perforan el tabique de la naríz para colgarle una argolla; cuando se manifiesta la transición de la niña en mujer y por último cuando ésta se casa, que es el acontecimiento de mayor significación en la familia.

A las hembras se les deja crecer el cabello desde que nacen hasta que llega el período de su desarrollo, cortándoselo luego para indicar con esto que ya son hábiles para contraer matrimonio.

El indio que se casa con una india, llega á ser mozo de su suegro y está sometido en un todo á su voluntad como un hijo, hasta que se emancipa cuando llega á tener una hija casadera, poniendo casa aparte y constituyéndose entonces en amo de su yerno. Dos días antes de celebrarse un matrimonio, las indias esconden todas las armas de los hombres para evitar que en los excesos á que los conduzcan las frecuentes libaciones de chicha, no se hagan daño.

Son muy celosos de sus mujeres y la primera disposición que dan en caso de guerra ó de cualquier otro peligro grave, sobre todo si creen que les van á expropiar sus terrenos, es la de ordenar que maten á sus esposas y sus niños. Esto felizmente no ha sucedido aún; pero sus altivas ideas pueden llevarlos á ese extremo, en caso de que por medio de la fuerza, traten algún día de apoderarse de su terruño.

Son en extremo supersticiosos y dan á los sueños gran significación, considerándolos, lo mismo que la locura, como obra de malos espíritus. Cuando alguno sueña lo participa al adivino y éste lo interpreta á su modo y aplica en ambos casos pena de muerte.

Ultimamente en Río Diablo una infelíz india que había perdido el juicio, fue condenada por el Cacique á perecer quemada y al efecto formaron, en un lugar separado de la población, una pira de la altura de un hombre, con maderas combustibles.

La india fué envuelta en una frazada y puesta encima; arrojaron sobre ella gran cantidad de *Kerosene* y le prendieron fuego en presencia de la tribu y de la familia de la víctima que contemplaban, exhalando grandes gemidos, aquella dolorosa escena.

Las indias en compañía del cacique, son las que conducen el cargamento para los buques y son muy respetadas por los tripulantes. Los hombres, por lo general son buenos marinos desde la edad de ocho años.

No permiten á ningún extranjero (para ellos lo son todos los que no han nacido allí) el establecimiento de habitaciones ni casas de comercio en su territorio y hasta tal punto llega su firmeza en esto, que ni siquiera toleran á nadie dormir dentro de la población. Quieren ejercer dominio absoluto hasta en el mar que baña sus costas. Son muy hábiles en el comercio, honrados, y les gusta atesorar.

IDIOMA.

Poseen el inglés y se valen de él en sus relaciones con los oriundos de Norte-América, que por su frecuente trato con ellos, los han acostumbrado á su lenguaje; por lo demás tienen su dialecto propio en que se expresan todos los naturales del país.

Tienen poca simpatía por los colombianos y los apellidan españoles, á causa de expresarse éstos en la lengua de Castilla. No pasan de una docena los que conocen este último idioma. El tráfico es constante con Portobelo y en menor escala con Colón.

RELIGIÓN.

Tienen idea de la divinidad y representan á Dios por medio de figuras de madera; cuando mueren creen que van directamente á reposar en el seno del *Eterno*. Cada familia tiene su cementerio fabricado por ella misma, que consiste en una casa de palma muy aseada; allí excavan sus fosas y clavan dos estacas en cada una de las extremidades, donde cuelgan una hamaca para colocar el cadáver, acompañándolo con un cayuco pequeño sus flechas, prendas, etc., para que Dios vea los útiles con que ellos se mantuvieron acá en la tierra. Estas fosas van cubiertas con tablas y llevan tierra encima lo que les permite tomar la forma de una bóveda. Esta sepultura no la abren más y cuando se llena el cementerio hacen otro nuevo.

POBLACIÓN.

Según el censo oficial de 1870, el territorio de San Blas tenía 9.469 habitantes: pero hoy se calcula su población aproximadamente en 20.000 ó más.

SALUBRIDAD.

Exceptuando las enfermedades endémicas que abundan entre nosotros, solo de una epidémica (la viruela) se tiene noticia de que haya causado estragos, en períodos de tiempo relativamente largos, por falta de elementos con que combatirla y por no haber sido posible hasta ahora, introducir allí la vacuna.

AGRICULTURA.

Hace cuarenta años el cocotero se producía casi espontáneamente y pertenecía á la comunidad, vendiéndose á cuatro ó cinco pesos el mil. Hoy ha subido este precio á $ 25.00 y á veces asciende hasta $ 30.00 siendo mas apreciado el coco de San Blas en los Estados Unidos de América, que el de cualquiera otra procedencia y alcanzando por consiguiente un aumento de $ 5.00 sobre todos los demás.

En la actualidad cultivan ellos mismos esa preciosa palmera desde la edad de ocho años, y tienen ya dividida la propiedad. Tambien siembran cacáo y café; pero el primero, ya por ignorancia en el cultivo ó por una plaga ó enfermedad que lo ha atacado últimamente, no ha producido buenos resultados y del segundo cose-

chan tan poca cantidad que apenas les basta para el consumo. Sin embargo, la opinión de los inteligentes en el ramo, es de que los terrenos son muy buenos para el cultivo de ambos granos.

IMPORTACIÓN.

La que se hace por aquellos puertos se estima anualmente en $ 200.000 poco más ó menos, en moneda de 0.835.

EXPORTACIÓN.

Se calcula en cerca de $ 250,000 de la misma moneda, representada en 7.000,000 de cocos, 4,000 kilogramos de carey y 500,000 kilogramos de tagua, productos que casi todos siguen directamente para el exterior por los buques que hacen ese comercio.

De todos estos datos que he ido recopilando minuciosamente, con el fin de hacer resaltar á los ojos de todos y principalmente á los del Gobierno la importancia que tiene el Golfo de San Blas, se desprende la necesidad de hacer algo en provecho de esos indios y de derramar los rayos de la civilización donde hasta ahora solo han existido las tinieblas de la ignorancia.

Para principiar, nada considero mejor que el envío de misioneros á esas incultas regiones.

Esto, si no fuera un progreso positivo para el país, sería por lo menos un deber de humanidad.

Este territorio que hace parte del Departamento de Panamá, se encuentra sometido en un todo á la Aduana de Cartagena para su comercio, según el Decreto número 986 de 26 de Octubre del año en curso, reformatorio del Decreto número 867 de 25 de Septiembre del mismo año.

El Decreto en referencia necesita, para que sus efectos no sean nugatorios, que el Gobierno cree un empleado especial con residencia en Portobelo, para que vigile el contrabando para el golfo de San Blas, que principalmente se hace por embarcaciones menores.

Este empleado bien pudiera ser un cabo del Resguardo, ó asignarse esas funciones al mismo Alcalde de Portobelo, empleado que no tiene dotación ninguna y á quien se le podría fijar una buena remuneración para estimularlo en el fiel cumplimiento de su deber.

En la actualidad sin esa plaza de cabo, ese Alcalde sin sueldo ¿cómo puede tomar verdadero interés para evitar el contrabando, cuando ese es el principal negocio de esa población, y dejar las ocupaciones que le dan su subsistencia, para ocuparse en asuntos que nada le reportarían, sino malas voluntades?

PRACTICOS.

Todo buque que va á negociar á dicho golfo, tiene que tomar un Práctico en Portobelo, al cual le abonan por lo regular $ 2.50 y á veces $ 3.00 diarios, mientras dura el viaje. En mi concepto, estos prácticos deberían ser nombrados por el Gobierno para investirlos de más autoridad.

Ahora bien: aunque el Decreto ya citado ordena que la cañonera *La Popa* ejerza constante vigilancia para que no se ejecute el comercio por la mencionada costa sin las formalidades legales, esto no debe ser letra muerta, sino llevarse á la práctica aumentando su itinerario hasta Portobelo y este puerto, tanto á su venida como á su regreso.

Al tocar aquí debía ponerse su capitán ó comandante á las órdenes de esta Inspección para recibir sus instrucciones, pues nadie mejor que el Jefe de ella puede estar al corriente de lo que pasa en las costas adyacentes. Y llamo la atención sobre ésto, porque en los diferentes viajes que ha hecho á este puerto la cañonera mencionada, su capitán no ha dado ni siquiera aviso de su arribo, lo que será debido á que así no se lo previene su respectivo Jefe ó disposición legal alguna.

Caso de que pasado algún tiempo el Decreto dictado por ese Ministerio, reglamentando el comercio con el referido golfo, no dé los benéficos resultados que se han tenido en cuenta, porque se vea que el comercio de mercancías llevadas de Cartagena á dicho golfo sea nulo, en mi concepto, para que el Gobierno ó el comercio reporten algún provecho, debía reformarse prohibiendo en absoluto el comercio con el referido golfo, de modo que los indios tengan que venir á surtirse en los puertos del Departamento, de las mercaderías que necesiten, y que traigan á vender todos sus frutos para ser exportados por este puerto, lo que daría lugar á que se supiera la verdadera exportación del Departamento y á que los indios estuvieran en constante relación con los colombianos; ó declarar que los únicos puertos por donde pueda hacerse el comercio, con dicho golfo, sean el de Cartagena y Colón y que las mercancías que vayan de este último puerto tengan un recargo de un 20% *ad valorem* so-

bre el precio corriente en dicho mercado; y que las formalidades para ese comercio sean las establecidas hoy día por el citado Decreto número 867.

Después de maduro examen sobre el asunto, he venido á concluir en que si dan mal resultado las medidas adoptadas por el Gobierno en la actualidad, uno de estos dos medios que he propuesto, es el que debe escogerse para obtener los resultados que se esperan.

Antes de terminar, voy á permitirme la libertad de hablar de un asunto, que aunque no es de mi incumbencia, no hallo fuera de lugar en este informe.

Si ya no fuera por el buen deseo que me anima y por el deber en que estamos todos los buenos hijos de la patria de hacer algo por el procomún, yo no me atrevería á emitir opiniones maduradas ha largo tiempo.

Expondré mi propósito.

EL ARCHIPIELAGO DE SAN ANDRES.

(Las Islas de San Andrés y Providencia.)

La importancia que tienen estas islas y sus adyacentes, la magnífica posición que ocupan, ya como punto comercial, ya como punto estratégico, y el brillante porvenir que les espera en el caso de que se abra el Canal Interoceánico por nuestro istmo ó el de Nicaragua, había fijado hacía mucho tiempo mi atención sobre ellas y despertado un interés creciente, que ha venido á aumentar más, si cabe, la lectura del interesante cuanto patriótico trabajo publicado por el señor Francisco Javier Vergara V., el año de 1888, en Bogotá.

Nada más completo ni mejor escrito sobre el asunto he visto, que ese precioso libro del señor Vergara, y como tiene párrafos tan elocuentes y períodos tan precisos, no puedo ceder á la tentación de citar algunos. Hélos aquí:

Las tierras de que tratamos forman el Archipiélago de San Andrés, compuesto de tres islitas y de nueve cayos ó bancos. Las islas son: *San Andrés* y *Old Providence* (Providencia) de algún provecho y *Santa Catalina* sumamente chica; los cayos ó bancos son: *Courtown*, *Alburquerque*, *Quitasueño*, *Roncador*, *Serrana*, *Serranilla*, *Cumbay*, *Bajo Nuevo* y la *Vela*. Su conjunto, que no alcanza á medir un miriámetro cuadrado, forma en la actualidad una provincia del Departamento de Bolívar, poblada por 4,000 habitantes y bien que su

área sea más pequeña que la de un *hato* en los Llanos, su importancia y su valor son inmensos................

El archipiélago de San Andrés, que solo tiene pobladas sus dos islas principales, se alza en un mar tropical y bravío, rodeado de cerca ó de lejos por temidos escollos, lo cual dificulta su arribo sin conocer mucho los lugares ó sin el auxilio de un práctico. Por esto, y por los frecuentes naufragios que ocurren en sus aguas, ha sido siempre mirado poco más ó menos, quejándose todos de los gastos que en él hizo la República en un tiempo, sin recordar que su situación en el centro del mar de las Antillas, no lejos de la boca del Canal, su mismo difícil acceso, sus magníficos y defensables puertos de fondo suficiente para todo buque, la facilidad de establecer allí depósitos y astilleros, su creciente comercio y su fertilidad, hacen de él una estación militar inapreciable, con justicia estimada por Morgan como la primera de estas aguas, y cuyo valor sube con el perfeccionamiento de las armas. Ojalá se mire este Archipiélago con la atención que merece, pues toda suma invertida en su mejora se recogerá luego con creces, evitándose con esto sea perdido para Colombia, toda vez que poderosas naciones lo codician con afán: boyas en sus escollos, faros en sus islas y limpieza de sus puertos, lo harán escala obligada al abrirse el Canal. Damos la voz de alarma; con eso llenamos nuestro deber.

SAN ANDRÉS.

Esta isla mide unas 3,500 hectáreas de superficie, comprendidas por un perímetro de 35 kilómetros de costa, rodeada de cerca por escollos y arrecifes. San Andrés, que cuenta 2,900 habitantes, dista 210 kilómetros de la costa de Mosquitos, 337 de Puerto Limón, extremo de un ferrocarril interoceánico, 427 de Colón, 825 de Jamaica, 745 de Cartagena y 2,250 de Nueva Orleans.

El litoral de San Andrés puede dividirse en dos porciones: la del ocaso y la oriental. La primera, á partir de la punta Norte, presenta la forma de una *S*, de curva inferior menos pronunciada y que por pequeña contracurva gana la punta meridional, relativamente aguda: esta sección presenta en su su curva del N. una costa acantilada y bravía en tanto que en la del S. la muestra aplacerada y suave y forma el puerto de San Luís con 6½ kilómetros de excelente anclaje, fondo de 6 á 10 miriámetros, abrigado de los vientos, cerrado al O. por el escollo de su nombre y en el cual queda lo que se llama entrada de la isla.

PROVIDENCIA.—(*Old Providence.*)

La isla Providencia, que forma con el meridiano el mismo ángulo que la de San Andrés (18° N. E.), tiene su punta más septentrional situada por los 13° 22′ 50″ de latitud N. y los 81° 22′ 1″ al O. de Greenwich, ó sea poco más de 51′ al N. y de 21′ al O. de la anterior. Esta isla, que mide 7½ kilómetros de N. á S. por 5 kilómetros de E. á O. en su parte más dilatada, tiene la forma de una raqueta de mango muy corto (1½ kilómetro por ½ de ancho) y hoja de figura groseramente piramidal, mejor de la que da el corte á lo largo, de una perinola. El área de la isla, que cuenta 1,200 habitantes, sube á cosa de 2,000 hectáreas comprendidas por perímetro de 20 kilómetros, y al contrario de la de San Andrés ofrece aspecto más montañoso y cerril. La isla de Providencia dista 75 kilómetros de San Andrés, 225 de Mosquitos, 495 de Colón, 713 de Cartagena, 475 de Jamaica y 2,100 de Nueva Orleans.....

ESTADO ECONÓMICO DEL ARCHIPIÉLAGO.

....

La isla de San Andrés, de especial y prodigiosa fecundidad para producir

el cocotero, del cual hoy apenas existen unos 40,000 árboles, puede sostener *un millón* de palmeras, á la vez que producir otros valiosísimos artículos sin que por eso falte campo á las viviendas de los habitantes ó á los frutos que necesitan para vivir, y esa isla que puede dar *diez millones* al comercio de exportación con facilidades únicas para ello, está poco menos que abandonada y hay quien haya dicho que nada vale!......y queremos que en Europa se nos llame civilizados......

....

Providencia también explota sus bosquecillos que producen las mismas maderas que San Andrés. En fin, esta isla, que puede dar productos en todos sus terrenos, aunque algunos inferiores á los de San Andrés, explotada racionalmente, producirá frutos hasta por valor de 6 millones para la exportación: tiene además la ventaja de poseer buenas aguadas......

Santa Catalina, que sólo produce hoy algunos pocos árboles frutales y algodón, está en el mismo caso que Providencia, y aunque pequeña, su producido no bajaría de $ 50,000 pesos por año. Los cayos todos son susceptibles de explotación, pues en los que no se da el coco prosperaría sin embargo el datilero. Cuanto á las dos islas Amelgas, que hoy explota otra nación con mengua de Colombia, su tamaño es análogo al de San Andrés y Providencia respectivamente; su topografía y condiciones son como las de San Andrés y su producido hoy suma $ 250,000 por año. El día en que el archipiélago esté reintegrado y explotado en forma veremos que sus islas y bancos, tan despreciados un tiempo, producen de 30 á 40 millones: se dirán entonces en alta voz alabanzas en su loor, huyendo á la vez de los labios de mis lectores la sonrisa de burla y desdén con que hoy acogen estas páginas. El grave enemigo que tiene la agricultura en estas islas son los huracanes que arrasan con frecuencia sementeras y casas.

....

En resumen, la Administración de la Provincia cuesta $ 7,500 al año, ó sea casi $ 2 por habitante; mientras que éste en contribuciones de todo género apenas paga $ 0.60 (San Andrés 0.62 y Providencia 0.55.)

....

HISTORIA.

En resumen tenemos, que el archipiélago ha marchado de mal en peor en cierto sentido, el que más nos interesa, debido á que los Ministros de Estado y los Gobiernos anteriores erraron por completo la curación del cáncer que lo corroe. Las autoridades, ya lo dijimos, se han limitado á declamar contra los gastos que allí se han hecho, á decir—por no conocerlo—que nada vale ni significa para el país, apoyándose en que todas las medidas que han tomado sobre este asunto han resultado contraproducentes, y es verdad, pero la culpa la tienen ellos, por haber olvidado ó aparentado olvidar las dos solas cosas que pueden resolver la cuestión: imponer á los isleños la lengua de Cervantes y atraerlos á la religión y moral de Cristo, única base y fuente de todo progreso verdadero.

CONSIDERACIONES MILITARES.

La situación geográfica del archipiélago le da inmenso valor desde el punto de vista militar. En efecto, estas islas guardan, en el mar de las Antillas, no solo la boca Norte del Canal de Panamá, sino también la del que puede abrirse en Nicaragua, constituyendo objetivo y punto estratégico de primer orden, á la vez que forma eje de maniobras marítimas valiosísimo y sin igual posición táctica: fortificadas esas islas quedarán intomables, y la flota que pueda ponerse al

amparo de sus cañones dominará sin obstáculo las aguas aledañas, es decir, el paso obligado mañana de una mitad casi del comercio universal; más aún, un pequeño número de torpederos que hallen abrigo en los atrincherados puertos, será suficiente para imponer aquí condiciones á ese comercio, y mientras Colombia sea dueña de esas islas, ya fortificadas, la Nación que desee apoyarnos en la posesión del canal, enviará sin vacilar su flota á estas aguas, segura de la victoria. Ya vimos que Morgan, Perez de Guzmán, la Junta de fortificaciones española, el Gobierno de la gran Colombia y los marinos americanos é ingleses, todos sin vacilar han reconocido la importancia militar del archipiélago. Además, el triángulo que ellas forman con las fortalezas de tierra firme rodea casi por completo lo que hemos llamado mar de Colombia.

Las islas de San Andrés y Providencia rodeadas de cerca por un marco de escollos, que apenas tiene uno que otro canal practicable á los buques, surjen en un mar bravío como gigantescas fortalezas que los buques enemigos no pueden abordar sino con gran cuidado y lentitud ó sea entregándose como seguro blanco á la formidable artillería que en esas tierras puede establecerse; artillería que por el relieve del terreno puede situarse en serie de pisos sucesivos, mucha en acasamatadas baterías abiertas en la roca viva, por lo cual aun logrado un desembarco, lo que no sería sino después de sangrientísimo combate, el asaltante tiene que tomar el reducto interior que forman las alturas centrales, fortísimo por naturaleza, con la ventaja de dominar cubiertas é interiores líneas contra las expuestas y divergentes del asaltante, quien, por otra parte, no puede desembarcar en toda la costa á un tiempo, y tiene que concentrar mucho sus fuerzas, es decir, convertirlas en admirable blanco para el defensor; y mientras el reducto central no sucumba, los buques asilados en los puertos no corren cuidado ni peligro, en tanto que el enemigo corre el riesgo de ver destrozados los suyos por los violentos huracanes que azotan el mar que rodea estas islas.

La meseta central, que constituye el núcleo de estas islas, una vez fortificadas, queda fuera del alcance del cañon enemigo y es adecuadísima para construir vastos almacenes, depósitos y hospitales á prueba de bomba y ocultos á la vista del enemigo. Los puertos se prestan, como pocos, para establecer dársenas y astilleros y tienen estrecha y larga entrada facilísima de defender, hasta el punto de hacerlos intomables.

La isla de San Andrés tiene el inconveniente de no ofrecer buena aguada y aunque menos fuerte que la de Providencia, el andén que rodea sus alturas forma magnífico camino cubierto natural, que permite atender en el acto á cualquier punto amenazado y la disposición de sus alturas en λ facilita formidable y eficaz flanqueo entre las baterías; la mole central, adecuada para establecer cúpulas acorazadas que dominen todo el horizonte, completa el sistema de defensa y la convierten en otra Malta.

Cuanto á Providencia, ella parece construída por un ingeniero, tan admirable es la distribución de sus alturas que forman natural y fortísimo trazado abaluartado con poderoso recinto central; todas las alturas se apoyan, se flanquean, se refuerzan y permiten, por su mútuo aislamiento, tenaz defensa.

Los extensos escollos que la rodean obligan á los buques á ocupar gran circuito para el ataque, lo que imposibilita la eficaz concentración de sus fuegos, mientras que las baterías de la isla, que en todo caso pueden socorrerse prontamente, tienen la ventaja de poder unir su acción contra cada uno de esos buques, acción tanto más poderosa cuanto que el número de bocas que pueden batir cada punto del horizonte, como no sucede en ningún otro lugar del mundo, es casi ilimitado. Al Oriente, por donde todo desembarco es en absoluto

imposible, el trazado natural es sencillo; mas no sucede lo mismo al Ocaso: aquí en la parte donde el canal de acceso es más ámplio, el trazado ofrece ya tres líneas que por las brechas que las cortan permiten toda clase de maniobras. Santa Catalina, en la parte Norte, constituye natural baluarte avanzado, con la ventaja de que su pérdida en nada influye sobre la situación de Pcia, ni sobre la seguridad de los puertos. Los valles, ocultos de la vista del enemigo, permiten establecer campamentos de tropas al abrigo de todo insulto. Los depósitos centrales, fáciles de establecer, permiten acopiar resursos para la más crecida flota, y la isla tiene, en fin, excelente aguada. Providencia es, sin duda, la más fuerte y defensable posición que ofrecen los mares del globo.

Lo dicho deja ver que si alguna vez estas islas se pierden, su recuperación, por nosotros, será imposible. La extensión de estas islas es, por otra parte, muy proporcionada al objeto con que la naturaleza las ha creado, pues no exigen considerable efectivo para su defensa.

PASADO, PRESENTE Y PORVENIR.

....

Volvamos los ojos al futuro: en nuestro humilde concepto la situación actual de las islas no puede mejorarse sino á virtud de cambios radicales y enérgicos: volver á la época de 1833, pero con las ampliaciones que la experiencia ha enseñado. La pretensión radical de gobernar estas islas del mismo modo que la Goajira ó los Motilones no tiene nombre; en ellas no existe ninguno de los motivos que produjeron la creación de los otros territorios, la que á decir verdad no fué sino una ridícula imitación del proceder adoptado por los Estados Unidos, y así como en medio del desorden de la guerra de 60 á 63 se perdieron las islas Amelgas, así también sino se toman precauciones, se acabará de perder en plazo no lejano el resto del Archipiélago. La apertura del Canal de Panamá dará tal importancia á estas islas, llave del tráfico en el mar de las Antillas y asombrosa posición marítimo-militar de estas aguas, que sin enérgicas medidas preventivas ahora, aquél hecho sucederá de un modo ú otro: la necesidad que entonces tendrá el comercio de ciertos países de que haya faros y carboneras en ellas, será sólido pretexto para que las ocupe y mejore algún pueblo fuerte en nombre de la......humanidad, y lo que es peor apoyado por los isleños.

Nuestras ideas sobre las mejoras ó cambios que pudieran introducirse en el archipiélago, se expresan en seguida.

Así, pues, quisiéramos en primer lugar que el archipiélago fuera erigido en territorio militar, dependiente del Gobierno general, y no se alegue que la actual Constitución no permite tal cosa, porque ante la salud de la patria no hay nada y esa Constitución debe modificarse en este caso porque el dilema es forzoso: ó la República *colombianiza* estas islas ó ellas se *descolombianizan;* además, cosa análoga sucedió en 1843, y entonces Mariano Ospina, con voz más autorizada que la nuestra, pedía igual cosa; por el momento se le atendió y luego, cuando se volvió á la mala senda......se perdieron las Amelgas.

....

Mucho se ha gastado en el archipiélago, es cierto, pero mal gastado, y no creemos que ahora se vacile en gastar $ 2,500 por mes en tres años, á trueque de poner el archipiélago en el estado que lo requiere el Canal, pues esta pequeña porción de tierra que tenemos por perdida, bien administrada, tendrá risueño porvenir; y aún cuando así no fuera, el mismo decoro nacional no permite la mal entendida tolerancia que en este punto se ha guardado. Tampoco puede cederse á una nación extranjera, como algunos han opinado, porque esto sería llenar de lodo nuestra bandera.

Con la más sana intención y sin pretensiones de ninguna especie es como voy á entrar en algunas ligeras observaciones que me ha sugerido la obra ya citada y á hacer indicaciones de mi propia cuenta, que si pueden acarrearme alguna crítica me dejan en cambio la satisfacción de la buena voluntad que me las dicta.

La distancia que separa á San Andrés de Cartagena es de 745 kilómetros; á Providencia de Cartagena, 713 kilometros; la primera dista de Colón 427 kilómetros y la segunda 495 kilómetros.

Procedentes de San Andrés han entrado en Colón en todo el año de 1891, nueve buques de vela y han salido para el primero, veinte y seis.

De Providencia á Colón ha entrado en el mismo año, uno y han salido cuatro.

De San Andrés y Providencia á Bocas del Toro, siete y han salido en igual número para los mismos puntos.

De San Andrés y Providencia con Cartagena no ha habido una sola comunicación en todo el año.

De diferentes nacionalidades han entrado en San Andrés en este año, ocho buques de vapor y cincuenta de vela, de alto bordo, buques que la mayor parte entran con mercancías y zarpan con frutos, sin dejar casi ninguna utilidad al Gobierno.

Los puntos que comercian más con las islas son Nueva York, Baltimore y Filadelfia.

El Archipiélago se calcula que importa anualmente en mercancías $ 100,000 más ó menos.

Exporta en el mismo tiempo 6.000,000 de cocos, carey y almidón en pequeña escala, lo que se calcula en $ 160,000.

A esto se puede decir que se reduce la exportación.

La distancia entre San Andrés y Providencia es de 75 kilómetros, pero debido á la mala calidad de las embarcaciones, á la fuerza de las corrientes y á la inconstancia del viento, emplean por lo regular de cuatro á seis días para llegar de un punto á otro llegando á veces á tardar veinte ó más días.

Como cada una de estas islas tiene vida propia y sus productos son iguales, no tienen transacciones de ninguna especie y por consiguiente su comercio es casi nulo.

En el año en curso encalló á tres millas de San Andrés el vapor noruego *Franklin*, procedente de Nueva York, con destino á Bluefield, el cual pudo salvarse arrrojando parte de su carga al agua, y á cinco millas de Roncador le sucedió lo mismo al vapor

inglés *Aguan*, procedente de Nueva York, para Greytown con un cargamento de mercancías, por valor de muchos miles de pesos. Este se perdió por completo.

Como esas costas son de gran peligro y muy temidas por los navegantes, el establecimiento de un faro en Roncador, que es el punto más á propósito, según la opinión de expertos marinos, sería de gran utilidad.

De todo lo expuesto resulta: que las distancias que separan á San Andrés y Providencia de Cartagena son mucho mayores que las que las alejan de Colón y Bocas del Toro, y que el comercio con el Departamento de Bolívar es nulo, mientras que con éste es de alguna significación y más aun con ciertos puertos extranjeros; que la forma de gobierno es inadecuada para pueblos que aunque viejos en edad, son incipientes y nuevos en la corriente actual de la civilización; y que hay que empezar por desarraigar añejas costumbres inveteradas, para derramar allí la simiente de las modernas teorías proclamadas por el siglo.

Mientras ésto no se haga, mientras se deje seguir á esos pueblos el rumbo que hasta hoy han seguido y el Gobierno no fije seriamente su atención sobre ellos, están en grave riesgo de perderse para Colombia.

La naturaleza misma nos está indicando el camino que debemos seguir.

Agregar esas islas al Departamento de Panamá *ipso-juris* ya que *ipso-facto* lo están hace mucho tiempo, asimilándolas á Comarca como lo está Bocas del Toro, con dos Juzgados Políticos, uno en San Andrés y otro en Providencia, para que así sea más fácil á los gobernantes, con mejores medios de acción y en más pequeño radio, contrarrestar la habitual repugnancia de los naturales al freno de la Ley y á las soluciones del Derecho.

Como complemento de todo lo dicho y como última síntesis de mi pensamiento, considero de necesidad declarar puerto franco al de San Andrés, en condiciones análogas al de Bocas del Toro, bajo la inmediata dependencia de esta Inspección, lo que daría por resultado, según cálculos que he practicado, una renta anual de $ 18,000 poco más ó menos, que se podrían invertir en el desarrollo material y moral de la isla, pudiendo ella, por sí sola, hacer todos sus gastos, dejando grandes economías al Tesoro y hacerse respetable á los ojos extranjeros que la verían cobijada por nuestro pabellón nacional.

En la Comarca de Bocas, del Toro á la que el censo oficial de 1870 le da una población de 5,270 habitantes, las rentas ascendieron desde el 1.° de Enero hasta 31 de Noviembre del año en

curso á	$ 12,693 00
Derecho de degüello de ganado mayor en igual tiempo	275 00
Degüello de ganado menor	137 60
Impuesto sobre juegos	320 80
Lo que da un total de	$ 13,426 40
Total de gastos	5,554 00
Diferencia	$ 7,872 40

Hay que tener en consideración que esas rentas aumentarán notablemente con el cobro del impuesto sobre algunos otros artículos que ha gravado el Gobierno y que empezará á regir el 1.° de Marzo próximo.

En consecuencia, se verá si las dos islas de que hablo, con 4,000 habitantes, ¿no podrán realizar las mismas ventajas con la organización que he indicado?

Puede que se nos diga que esa renta está en relación con una población mucho mayor, pues el censo de 1870 le da 5,270 habitantes, y en 21 años, por regla natural, ha debido aumentar un 25%, lo que equivaldría á 6,587 habitantes; pero debemos advertir que el censo de 1870 le da un cifra exagerada y que si acaso en estos últimos años habrá llegado á aquel número.

Ahora bien; realizado este pensamiento, es decir, declarar puerto franco el de San Andrés, lo mismo que el de Bocas del Toro, á poco tiempo el Gobierno podría saber el valor verdadero de la importación de mercancías que se haga anualmente y el producto de sus rentas con los impuestos establecidos hoy en el Departamento; lo que daría lugar á que más tarde el Gobierno pueda resolver el establecimiento de Aduanas tanto en el Archipiélago de San Andrés como en la comarca de Bocas del Toro, Aduanas que no muy tarde tendrán que establecerse.

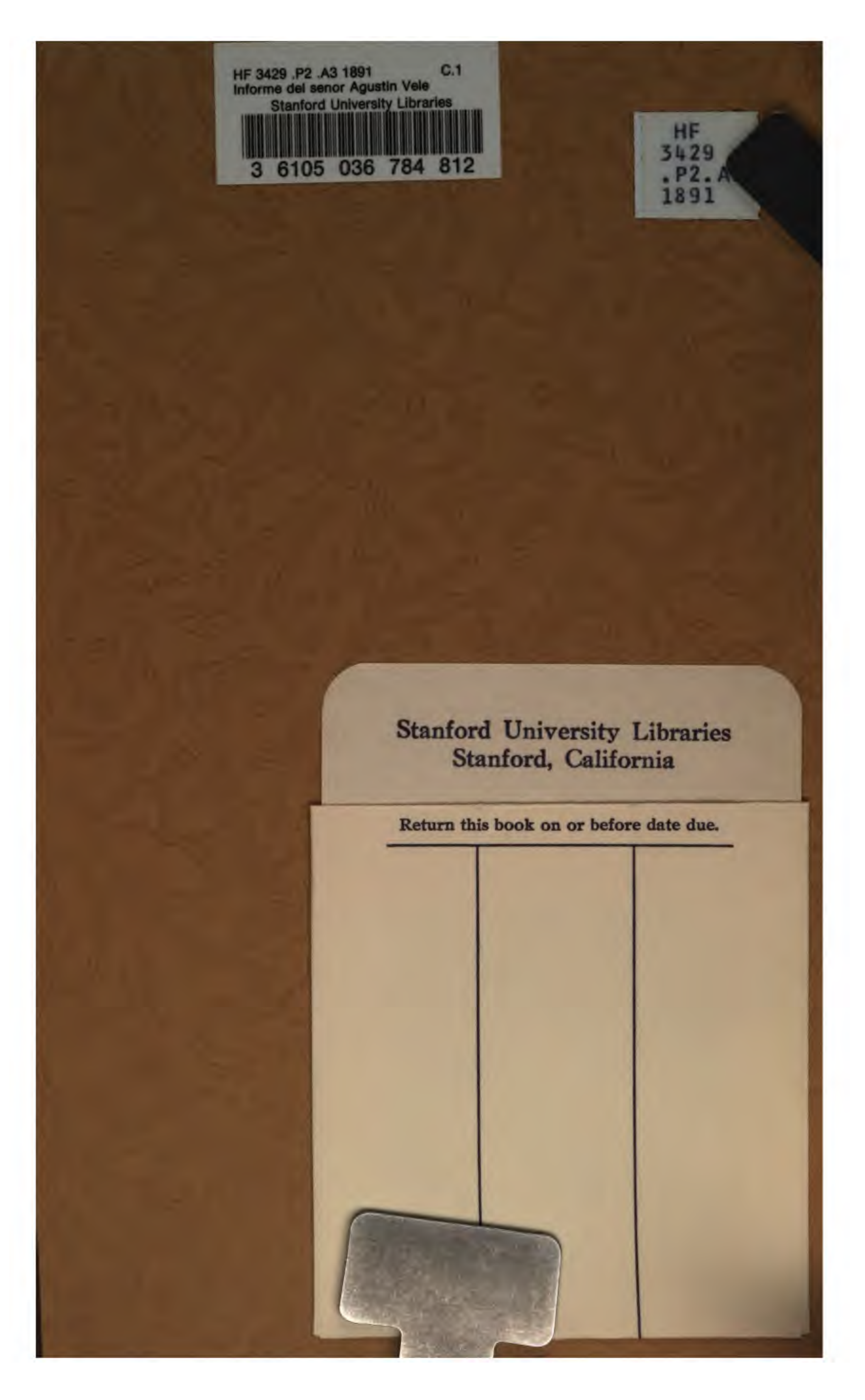
Plegue á Dios que este mi humilde trabajo sea útil en algo, y que esa utilidad se traduzca en aumento de bienestar y de progreso, cuyos benéficos resultados estamos palpando, debido á la paz de que goza el país hace algunos años; paz que deseo siga inalterable en lo futuro para esta nuestra común y querida patria.

Dios guarde á S. S.ª

AGUSTÍN VÉLEZ DE J.






HF 3429 .P2 .A3 1891 C.1
Informe del senor Agustin Vele
Stanford University Libraries
3 6105 036 784 812
HF
3429
.P2.A
1891
Stanford University Libraries
Stanford, California
Return this book on or before date due.

